ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe 20 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. Za powtórne ogłoszenia 30% zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy.

Redakcja i administracja: TCZEW ul. Hallera 17. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 13,50 zł rocz., 7 zł półrocznie, 3,50 zł kwartalnie, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

PRENUMERATA na r. 1927: Rocznie w kraju 8 zł, zagranicą 14 zł; Półrocznie w kraju 4 zł, zagranicą 7 zł, Kwartalnie w kraju 2,00 zł. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgier i na obszar W. M. Gdańska: rocznie 12 zł, półrocznie 6 zł, kwartalnie 3 zł 50 gr. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 170044, lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie. Zmiana adresu 50 gr

Na 3 kwartał 1927 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, inż. mor. A. Ciechanowski, *.** **Cena 30 gr.**

Nr. 21. Rok wydania szósty. | TCZEW-GDYNIA-GDAŃSK, 9 czerwca 1927 r. | Ogólnego zbioru Nr. 176

Postulaty Rybactwa morskiego.

Referat wygłoszony na konferencji w Minist. Przem. i Handlu dn. 11 maja 1927.

I.

Rybołóstwo morskie na naszem wybrzeżu stanowi gałąź przemysłu, która, w porównaniu do innych gałęzi naszej wytwórczości zda się znikająco mała. Zarówno ilość produktu, t. j. poławianych ryb, jako też ich wartość, t. j. dochód ludności z tego przedsiębiorstwa, stanowią tylko małą cząstkę naszej ogólnej produkcji i dochodów. **Na pozór więc** zdawaćby się mogło, że wogóle zajmowanie się tą gałęzią przemysłu i ponoszenie nawet ofiar na jego rzecz nie jest dość produktywne i celowe, że musiano ustąpić wobec większych i zyskowniejszych przedsięwzięć. Taki też pogląd pojawia się w pewnych sferach naszego społeczeństwa, a wiem, że jest on popierany przez ludzi pozostających bezpośrednio lub pośrednio, świadomie lub bezświadomie pod wpływem obcych czynników lub co częściej bywa obcych idei.

Jeżeli jednak traktujemy rybactwo morskie na naszem wybrzeżu **nie z punktu widzenia jego stanu obecnego lecz na tle możliwości jego rozwoju** oraz konieczności zapewnienia państwu naszemu o ile możności własną pracą tych morskich produktów które są nam niezbędnie potrzebne, to niesłuszność i zgubność powyższego sposobu myślenia zupełnie jasno wypływa.

Nie chcę w niniejszym referacie zajmować się stroną polityczną i ogólno państwowem znaczeniem rozwoju wybrzeża, sądzę bowiem, że sama tylko strona handlowa i przemysłowa tej kwestji jasno jej ważność wykaże.

Przedewszystkiem przypomnieć należy fakt, że Polska spożywa rocznie przeciętnie **75 000** ton ryb morskich, głównie śledzi, za które płaci około **80 miljonów złotych.** Z samej Wielkiej Brytanji Polska kupuje ryb za mniejwięcej 1 miljon funtów szterlingów, drugie zaś tyle płaci Niemcom, Norwegji, Holandji i innym krajom. Dobrobyt **8000** rybaków brytyjskich jest zapewniony przez Polskę, kupującą od 14 do 16 % (1/6) całego połowu brytyjskiego. Podobnie rzecz się ma z stosunkiem Polski z innemi krajami, z tą jedynie różnicą, że w nich często nie rybak, lecz kupiec zarabia na eksporcie do Polski, gdyż sprzedaje towar nabyty w W. Brytanji, licząc na zysk z handlu pośredniczącego.

Dodać należy, że do niedawna statki obce, łowiące rybę dla Polski były opalane niemal wyłącznie polskim węglem i używały smarów z Polski pochodzących. Te produkty odkupowaliśmy, ze stratą w postaci ryb.

To są już poważne przyczyny skłaniające do myślenia o zmianie dotychczasowego systemu i o rozpoczęciu starań aby przynajmniej część naszego zapotrzebowania pokryć własną pracą i własnemi środkami. Należy też zadać sobie pytanie, czy nasi rybacy mogą tej rzeczy dokonać.

Wedle świeżo zestawionej statystyki Morskiego Urzędu Rybackiego z r. 1926 ilość rybaków na naszem wybrzeżu wynosiła okrągło 1 200-tu. Łodzi motorowych t. zw. kutrów było 82 (w r. 1923 było 95; ubyli optanci, a kilka kutrów zniszczyły burze) o ogólnym tonażu 2 460 m³ czyli po 30 m³ pojemności (11 ton), jedna łódź. Łodzie żaglowe i drobne w przedsiębiorstwie na większą skalę zakrojonem właściwie nie wchodzą w rachubę.

Z powyższego zestawienia widać, że sama podstawa techniczna naszych rybaków jest słaba, muszą się oni ograniczyć wyłącznie do połowów przybrzeżnych i wyzyskiwać tylko najbliższe tereny. Jeśli w tych warunkach sytuacja naszych rybaków nie jest zupełnie rozpaczliwa, to tylko dlatego, że dwa cenne gatunki ryb, mianowicie łosoś i węgorz mają swe tereny liczniejszego pojawu blisko brzegu, zaś ławice szprota lub śledzia często ku brzegom mogą się zbliżać.

Ponieważ jednak wymienione dwa gatunki ryb t. j. łosoś i węgorz nie stanowią podstawy naszego rybactwa, bo ich połowy nie mogą dać utrzymania całej ludności rybackiej; dalej, ponieważ najważniejszym, masowo poławianym produktem jest szprot i śledź (flądra ma mniejsze znaczenie) a te właśnie ryby nie zawsze pojawiają się na terenach przybrzeżnych — więc połowy naszych rybaków nabierają cechy przypadkowości, są zawisłe od corocznie

zmieniających się warunków i wcale nie mogą być racjonalną podstawą przemysłu rybnego.

Dlatego też nasz rybak cierpi często biedę (z wyjątkiem rybaków, przeważnie Niemców, na Helu) i zraża się do swego zajęcia.

Temu stanowi trzeba zaradzić, a jedynym na to ratunkiem jest podniesienie technicznego stanu naszego rybactwa i uniezależnienie go od przypadkowego pojawu ryb, przez wyjście na lepsze tereny.

Pragnę tu podkreślić, że zupełnie analogiczny kryzys rybacki przechodziły przed laty około 50-ciu, kraje o wielkim przemyśle rybackim, mianowicie Szwecja i Norwegja. Wskutek tego, że ławice śledzi, masowo zachodzące do brzegów przestały się tam pojawiać, wystąpiła konieczność zmiany techniki połowów i szukania ryby na pełnem morzu, co zrobiono z wielką korzyścią dla tych państw i ich ludności.

Podnieść jeszcze muszę jedną okoliczność. Nasi rybacy przeważnie łowią, sprzedają a często i przerabiają rybę sami, tak, że wytwórca jest właściwie handlarzem. Jest to więc drobny przemysł domowy, czasem tylko o tyle podniesiony, że kilka rybaków łączy się w prymitywną spółkę (maszoperję). Nieznany jest na naszem wyrzeżu przedsiębiorca polski dający stałe zajęcie personelowi rybackiemu. Natomiast ludność nasza zna obce przedsiębiorstwa rybackie, gdyż jeszcze do dzisiaj przyjmuje zajęcie w przedsiębiorstwach niemieckich.

Zmiana tego prymitywnego stanu powinna mojem zdaniem iść w kilku kierunkach.

I. Lepsze wyzyskanie terenów bliskich.

1. Przeglądając statystykę z r. 1926 widzimy, że na 82 kutry motorowe wypada 715 łodzi nie motorowych. Tylko Hel i Gdynia mają większą ilość łodzi motorowych, z nich zaś głównie Hel ma kutry nowsze i silniejsze. Są miejscowości mniejsze, gdzie wogóle niema kutrów motorowych. Możnaby zatem na naszem wybrzeżu jeszcze nieco zwiększyć ilość kutrów motorowych. To zwiększenie nie powinno być jednak za duże. Sądzę, że zastąpienie pewnej ilości kutrów żaglowych, około 20-tu, kutrami motorowemi zupełnie zaspokoiłoby potrzeby tej części ludności, która nie zechce wyruszyć na dalsze tereny połowu, lecz wyzyska lepiej teren przybrzeżny. Ponad ogólną liczbę 100 (do 110) kutrów motorowych ilości tego typu łodzi powiększać nie warto bo bliskie tereny nie opłacą ich kosztu i nie przyniosą one wydatnej ulgi ludności.

II. Bałtyckie dalsze tereny połowu.

Rybacy nasi łowią, jak kilkakrotnie zaznaczono tylko na wodach przybrzeżnych i tylko bardzo rzadko zapuszczają się poza wody terytorjalne. Tymczasem wiadomo, choćby z rezultatów badań przeprowadzonych przez niemiecki związek rybaków morskich, że niebardzo daleko poza naszemi wodami leżą znacznie lepsze i obfitsze miejsca połowu. Jeśli porównać dane z międzynarodowej statystyki z r. 1924, to się pokazuje, że oba kraje najbliżej z nami sąsiadujące tj. Niemcy i Łotwa łowią bez porównania więcej różnych gatunków ryb, niż my, choćby nawet wziąć w rachubę ilość ryb w stosunku do jednego kilometra wybrzeża. Tak np. Łotwa w 1924 r. złowiła 1 259 ton dorsza (pomuchli, watłusza), podczas gdy my tylko 51 ton, tj. 1/24 połowu łotewskiego. A przecież brzeg Łotwy nie jest 24 razy dłuższy od naszego. — Pochodzi to stąd, że rybacy łotewscy udają się na dalsze tereny połowu, na południowy zachód od Wyspy Gotlandji. Niemcy zaś łowią na Sztolpskiej Rynnie, na t. zw. Mittelbank lub około Bornholm albo w Beltach. Wymienione tereny są znane jako bardzo obfite. Mamy i my prawo na nich łowić a nawet czasem któryś z naszych śmielszych rybaków zapuszcza się na nie, lecz złe lub zamałe kutry nie mogą mieć tak znacznego promienia działania by mogły stale korzystać z bogatszych terenów bałtyckich. Na to są potrzebne statki żaglowe opatrzone silniejszym motorem, o pojemności brutto około 10 ton lub nieco więcej, podobne jak ich używają rybacy duńscy z Bornholm. Statki takie, dość szybkie i zaopatrzone w urządzenia pozwalające im na przewiezienie świeżej ryby (nawet żywej) mogłyby dostarczyć świeżego towaru zwłaszcza w porze postu, adwentu oraz w letniej porze na wybrzeże a także i zaopatrywać wnętrze kraju w świeżą rybę. Tego typu statków niema na naszem wybrzeżu; ludność nasza zna je dobrze jednak gdyż stale przybywają takie statki na Hel przywożąc świeże ryby; Rybaków też, którzyby potrafili takie statki obsłużyć jest jeszcze obecnie dość na wybrzeżu.

Znając stosunki wybrzeża oraz zdając sobie sprawę z tego, że wprowadzenie tego typu statków musiałoby z konieczności oprzeć się o organizację handlową wewnątrz kraju, kupująca świeży towar i zajmująca się jego bardzo szybkim zbytem lub przeróbką, sądzę, że ten typ statku należałoby wprowadzać ostrożnie i stopniowo tytułem próby.

Na razie wystarczyłoby gdyby zbudowano 2 lub 3 takie statki; rzecz prosta że ich portem macierzystym musiałaby być Gdynia, a właścicielami polscy rybacy, Kaszubi.

Sprawne zaś ich działanie byłoby wówczas zapewnione, gdyby one powstały jako skutek inicjatywy prywatnej, a tylko ułatwionej przez kredyty udzielane z instytucji bankowych, państwowych (np. Bank Gospodarstwa Krajowego, o którym wiem, że takie projekty wysuwa i t. p.).

Pierwsze więc dwa postulaty rybactwa morskiego, dążące do lepszego wyzyskania terenów bałtyckich polegałyby na pomocy rządowej, przy budowie niewielu większych statków żaglowo-motorowych, wyzyskujących najobfitsze tereny bałtyckie, oraz pewnej, drobnej pomocy finansowej przy uzupełnieniu naszej dotychczasowej motorowej flotyli rybackiej.

Te dwa postulaty miałyby na celu tylko usunięcie drobniejszych niedomagań naszej sprawy rybactwa. Wielki problem rybactwa śledziowego nie byłby przez nie nawet dotknięty lub w minimalnym stopniu.

III. Rybactwo na Morzu Północnem.

Wielkiej sprawy rybactwa śledziowego nie można wogóle rozwiązać na Bałtyku. Statystyka rybacka z roku 1922-go, dość pomyślnego dla rybactwa wykazała, że wszystkie państwa łowiące śledzie na Bałtyku nie złowiły nawet tego co sama Polska zużywa. Przytem rasy śledzia występującego na Bałtyku nie dorównują wielkością, tłustością i wartością śledziowi z Atlantyku. Chcąc pokryć choćby część naszego zapotrzebowania śledzi własną pracą, musimy udać się na tereny, gdzie dziś wszystkie państwa europejskie łowią t. j. na Morze Północne. Mamy prawo tam łowić a nawet nasze statki strażnicze mogą tam patrolować. Formalnych przeszkód do korzystania z tych terenów niema więc wcale. Jedyna sprawa do rozwiązania byłoby tylko przystąpienie Polski do Konwencji państw łowiących na Morzu Północnem, zawartej w Hadze w maju 1882 r.

Już na początku wykazaliśmy ile śledzi Polska zużywa. Dodać musimy, że cały transport śledzi do nas odbywa się przez Gdańsk. Dodajmy tu jeszcze jeden szczegół. Od stycznia 1925 r. do końca kwietnia 1926 r. z W. Brytanji przewieziono do Gdańska 159 403 baryłki śledzi solonych. Jest to najwyższa cyfra ze wszystkich portów europejskich, nie wyłączając Hamburga i Szczecina, a stanowi dowód, jak wielkie obroty może mieć za podstawę handel rybami.

O tem, abyśmy mogli choćby nawet najenergiczniejszą akcją przejąć ten dział przemysłu w całości w własne ręce, na razie i na długo jeszcze niema mowy, ale należy już dzisiaj rozpocząć akcję aby przynajmniej część tego działu była w naszych rękach. Ten zaś cel można tylko osiągnąć przez stworzenie **flotyli rybackiej dalekomorskiej.**

Przedsiębiorstwo takie na naszym terenie może mieć zapewnione widoki powodzenia, choćby tylko z tego powodu, że całość przywiezionego towaru znajdzie odrazu nabywców, gdyż ludność nasza jest przyzwyczajona do śledzi, a cały niemal kraj obecnie spożywa ich znacznie mniej niż przed wojną (w niektórych okolicach jest tylko 40 % spożycia przedwojennego).

Typem statku dalekomorskiego powinienby być t. zw. „drifter", nowego typu, około 380—410 ton pojemności, opatrzony silną maszyną dającą dość znaczną chyżość celem szybkiego transportu. Gdyby zaś, dla pewnej oszczędności statki miały typ mniej chyży, możnaby pomyśleć o dołączeniu do flotylli statków łowiących, także statku transportowego; ten szczegół należałoby jeszcze rozważyć.

Ponieważ rybactwo morskie, mimo udoskonalonych obecnie metod może jednak dawać czasami nierówne wyniki połowów, więc jedynym warunkiem

zmniejszającym ogólne ryzyko jest stworzenie liczniejszej flotylli. Jako jednostkę możnaby przyjąć 10 statków parowych, choć i tę ilość możnaby zbudować w dwóch serjach po 5 statków.

Statki idące w każdą pogodę na dalekie morze, opatrzone nowoczesnemi urządzeniami i podwójnym kompletem sieci nie mogą należeć do statków tanich. Cena ich znacznie się waha, zależnie od kraju w którym się je kupuje. Niemieckie statki, niemal o ⅓ tańsze niż angielskie, mają jednak znacznie krótszy okres działania, przyczem niszczą się tak, że po latach 17-tu nie opłaca się już gruntowny ich remont. Angielskie statki jeszcze po dwudziestu kilku latach mogą być z korzyścią zremontowane. Koszt jednak drifterów angielskich wyniósłby, przy 10-ciu statkach mających po 380—410 ton, około 4 000 000 zł (do 4 200 000), licząc już i kapitał obrotowy na początek.

Wedle sprawozdania Ministerstwa Rybactwa Angielskiego w r. 1924 driftery angielskie miały przeciętny dochód brutto rocznie między od 2 do 3 tysięcy funtów szterlingów. Biorąc najniższą cyfrę dochodu a koszt statku licząc 1 000 funtów, otrzymamy 20 % dochodu brutto, z czego gdy odliczymy 12 % na wydatki, otrzymamy 8 % dochodu netto od kapitału, przy pesymistycznem obliczeniu.

Sprawozdanie angielskie podkreśla, że w r. 1924 rybakom i przedsiębiorstwom rybackim wiodło się o tyle dobrze, że nawet zastępowano statki nowemi.

Podnosi się nieraz obawę, że nasze statki na morzu Północnem mogą być uważane za konkurencję dla W. Brytanji. O tem nie może być mowy. Gdyby nasze statki miały nawet maksymalne połowy, to mogłyby nam przywieść śledzi za 50 000 funtów, podczas gdy my z W. Brytanji kupujemy blisko za 1 miljon funtów, a ilość kupowanych śledzi wzmaga się.

Bez wątpienia natomiast praca naszych statków miałaby wpływ na cenę śledzi w kraju. Dostarczane do portu w Gdyni, mające, jak zazwyczaj, ulgi w wszelkiego rodzaju taryfach a może i podatkach, śledzie z naszych statków powinnyby być tańsze niż inne. Ludność uzyskałaby tańszy pożywny pokarm, a byłaby to ludność najbiedniejsza.

Sprawa utworzenia flotylli idącej na pełne morze ma pewne i to bardzo daleko sięgające znaczenie narodowe, polityczne, społeczne i wojskowe. Tych spraw tutaj nie poruszam wcale, sądząc, że są one dość znane i jasne.

Możnaby zarzucić temu projektowi, od dawna zresztą już przez nas poruszanemu to, że na naszym brzegu niema ludzi dostatecznie przygotowanych do prowadzenia statków powyższego typu. Istotnie, pewne trudności byłyby z komendą statków, ale nie takie, którychby nie dało się przezwyciężyć. To jednak podnieść musimy, że każdy rok zwłoki pozbawia nas ludzi, którzy dawniej brali udział w dalekich połowach a dziś mogliby młodszych nauczyć. Dlatego sprawa ta jest nader pilna, nietylko ze względów ekonomicznych.

Trzeba nam obecnie odważnej i świadomej inicjatywy aby tę sprawę jeszcze na czas dobrze postawić.

II.

Podstawą wszelkich operacyi rybackich musi być dobry, spokojny, pewny i należycie urządzony **port.**

Do obecnej chwili istnieje tylko jeden port rybacki na naszem wybrzeżu, a mianowicie port na Helu. Po dokonanych rekonstrukcjach i zbudowaniu dwóch skrzydeł mola z betonu, jest to obecnie ładne, małe schronienie dla niewielkiej ilości kutrów motorowych lub małych statków. Wadą jego jest to, że zbudowane na nowo mola nie są praktycznemi molami wyładowczemi, a mają raczej charakter mola przeznaczonego dla ruchu osobowego; zaś największą wadą jest to, że port nie jest i zapewne nigdy nie będzie połączony z bocznicą kolejową. Port na Helu jest więc obliczony jako schronienie dla łodzi, które mają podstawę handlową gdzieindziej. Tak był on pomyślany przez Niemców, którzy go uważali za rybacką ekspozyturę Gdańska. Jako na razie jedyny port rybacki służy Hel, podczas sezonu połowów za schronienie rybakom z całego wybrzeża. Byłoby bardzo pożądanem, aby na czas połowów rybacy mogli znaleść obok portu odpowiednie schronisko, (obecnie bowiem urządzenia nie są wystarczające), a zwłaszcza aby rozpoczęto akcję, by rybacy z innych okolic mogli się osiedlić na stałe na Helu.

Powstający port w Jastarni również niczem innem nie będzie, jak tylko schronieniem małych łodzi lub, conajmniej nieco większych statków żaglowo-motorowych.

Oba porty doskonale mogą obsłużyć rybactwo przybrzeżne grupujące się we wsiach na Półwyspie Helu. Są one jednak niewygodne jako punkt oparcia dla rybaków z Gdyni, tego największego po Helu centrum rybactwa. W Helu rybak gdyński płaci za pobyt i gospodę dość drogo. Jastarnia leży zbyt na uboczu aby mogła być dla niego miejscem postoju wygodniejszem niż Gdynia, złączona silniej z krajem połączeniami kolejowemi. Dlatego to, jest rzeczą niezbędną aby **przyspieszyć** sprawę budowy portu rybackiego w Gdyni.

Jest to powszechnie wiadome, że przy wielkich portach handlowych zawsze powstaje i rozwija się rybactwo. Rzecz to naturalna nietylko ze względu na to, że rybactwo w większym stylu jest poważną gałęzią handlu i przemysłu, ale też ze względu na materjał marynarki, Hamburg, Boulogne, s/M.; Ostenda, Ryga, Helsingfors, Marsylja i wiele innych miejscowości są najlepszym tego przykładem. Powstanie portu rybackiego w Gdyni jest nieodzowną i najnaturalniejszą koniecznością, choćby nawet miał on za zadanie dawać schronienie tylko rybactwu przybrzeżnemu. Gdynia jest centrum rybactwa polskiem, podczas gdy Hel ma rybaków przeważnie Niemców, jako największa na naszem wybrzeżu miejscowość kapielowa Gdynia odciąga rybaków od ich zawodu, dając im inny sposób zarobkowania. Jeśli do tego przyczyni się brak ochrony dla łodzi, stanowiącej poważną część dobrobytu rybaka, to możemy stracić fachowców rybaków polskich, którzy porzucą swój zawód a wiedzą, że niemieckiemu rybakowi na Helu lepiej się działo niż Kaszubom.

Potrzeba portu rybackiego niesłychanie wzrasta z chwilą kiedy bierze się w rachubę stworzenie flotylli dalekomorskich drifterów. Jest rzeczą ze wszech miar pożądaną **aby całość spraw rybackich skupiała się w jednem miejscu w porcie.** Port, będący schronieniem dla dzisiejszych kutrów powinien jednak być urządzony tak, by także i driftery w nim znalazły schronienie oraz możność szybkiego wyładowania. Ponieważ driftery mogą być przycumowane rufą do brzegu podczas wyładunku, więc niema potrzeby rezerwowania znacznego miejsca dla nich. Musza mieć szerokie i wygodne a dość niskie molo wyładunkowe, blisko na brzegu bocznicę kolejową z ewentualnem urządzeniem do szybkiego ładowania wagonów, wreszcie zaś powinna być do każdego miejsca obficie doprowadzona woda słodka celem utrzymania czystości mola i statków. Port powinien być w miejscu łatwo dostępnem, wobec tego że ruch rybacki jest przeważnie nocny lub wczesny. Bardzo korzystnem jest również jeśli port rybacki jest w miejscu o czystej i dość łatwo zmieniającej się wodzie; to może być pomocnem podczas przechowywania ryb w skrzyniach. Podczas ustalania planu miasta Gdyni powinno się też wziąć pod uwagę dogodne pomieszczenie kolonji rybackiej niedaleko od portu.

Warunkiem aby rybactwo nasze mogło się dobrze rozwinąć jest przedewszystkiem **organizacja naszego handlu rybnego.** Jesteśmy pod tym względem w dość trudnem położeniu. Jeśli rybak dużo łowi, to cena ryby spada, czasem tak, że połowy się nie opłacają; jeśli przyjdzie mało ryby, do rybaka podchodzi nędza. Warunkiem wzmożenia intensywności naszych połowów jest stworzenie takich warunków na naszem wybrzeżu aby rybak był pewny, że **wszystko co złowi, bez trudu sprzeda.** Miejscem, gdzie rybak nasz znajduje przynajmniej w części te warunki, jest Gdańsk. Otóż u nas musi powstać **Hala rybna** na wybrzeżu, gdzie skupiałby się handel świeżą rybą. Połączona w dogodny sposób z resztą kraju (bocznica kolejowa) hala powinna zapewnić rybakowi zbyt, a towarowi transport do głębi kraju. Rzecz prosta, że rozkład i technika kolejowa powinnaby się do tych celów dostosować.

Byłoby bardzo korzystnem, gdyby obok hali rybnej powstała chłodnia pozwalająca na spokojniejszy obrót towarem. Sprawa chłodni jest jednak dość zawiła i bardzo kosztowna; niewiem czy nie byłoby możliwem aby na razie korzystać z oddziału chłodni miejskiej mającej powstać w Gdyni.

Przewiezione ryby, po przejściu przez halę targową powinnyby przedo-

stać się do wnętrza kraju jaknajszybciej w stanie najdogodniejszym dla ludności a zarazem najbardziej rentującym się. O ile handel świeża ryba wyczerpałby całość zapasów w hali, sprawa byłaby dość prosta, jednakowoż należy się liczyć z tem, że ludność jeszcze nie jest przyzwyczajona do częstego spożywania ryb morskich. Dlatego na wybrzeżu powinien także powstać racjonalny przemysł przetwórczo-rybacki, t. j. fabryka konserw w różnej postaci.

Obecny stan sprawy w Polsce jest dość dziwaczny. Największa fabryka konserw z śledzi, przerabiająca w czasie sezonu około wagona ryb dziennie, znajduje się w Dziedzicach na granicy śląskiej. Inne są w Wilnie i w Warszawie a nawet w Mszanie Dolnej na Podkarpaciu. Wszystkie te fabryki pracują kupując materjał obcy, z Niemiec, z Łotwy itd. Natomiast na wybrzeżu naszem niema ani jednej fabryki konserw, są tylko dość liche wędzarnie i bywa tak, że cenny materjał np. szproty w świeżym stanie sprzedaje się obcym aby je potem w formie konserw drożej odkupić.

Jest więc niezbędne aby powstała na wybrzeżu większa przetwórnia rybacka lecz tego typu, aby mogła utrzymać się i pracować przez cały rok, zmieniając tylko działy pracy w miarę sezonu rybackiego. Oprzeć się ona powinna na pewnym materjale, jakim jest śledź i szprot, a w miarę sezonów rybackich produkować rodzaje przetworów. Takiej przetwórni nie potrzeba umieszczać bezpośrednio nad brzegiem; wystarczy jeśli jest tylko niezbyt daleko, tak umieszczona, by bocznica kolejowa z portu szybko dostała surowiec.

Rzecz prosta, że taka przetwórnia powinna być tylko prywatnem przedsiębiorstwem. Rząd powinienby jej dać tylko wydatną pomoc przez zakupno części akcyj, ułatwienie w nabyciu gruntu, ulgi podatkowe itp.

Sprawa przetwórni rybackiej prowadzi już do kwestji **przygotowania handlu wewnątrz kraju**. Nasza ludność, z wyjątkiem może Warszawy, nie jest naogół przyzwyczajona do innych ryb morskich prócz śledzia. Nie jest to jednak dziwne wobec tego, że ryby morskie są u nas **najdroższe** ze wszystkich krajów północnej Europy.

Wedle międzynarodowej statystyki z 1924 r. kosztował 1 kg. ryby obliczony w szylingach:

	W Danji	Szwecji	Niemczech	Łotwie	Polsce
Dorsza	0.27	0.35	0,19	0.14	0,74
Śledzia	0.29	0.24	0.15	0.15	0,40
Fladry	0.20	0,73	0.24	0,25	0,53
Łososia	5,21	3,42	3,48	1.56	3,34

to znaczy, że tanie i pospolite ryby, które kupujemy oraz spożywamy są u nas najdroższe, zaś cenna ryba, której wielką ilość sprzedajemy, jest u nas najtańsza. Stosunki istotnie nienormalne.

Sprawa cen ryb wewnątrz kraju wymaga więc unormowania i powinna stać się troską izb handlowych a może i rządu. Jest to sprawa bardzo zawiła ale musi być postawiona inaczej niż jest obecnie, jeśli rybactwo morskie ma mieć widoki powodzenia. W wielu bowiem razach cena podnosi się z powodu zbyt licznych pośredników. Zapewne tym ale może i innym przyczynom należy przypisać fakt, że w tymsamym dniu w bieżącym roku, kiedy w Warszawie sprzedawano mrożone dorsze gorszego gatunku po cenie około **2 zł** za kilogram, w porcie na Helu firma Jörgensen z Bornholm sprzedawała **sto kilogr.** pierwszorzędnych **żywych** dorszów po 18 złotych t. j. **18 groszy na 1 kg.**

Ryby przychodzą do nas przez wielu pośredników. Śledź angielski bywa sprzedawany Niemcom i dopiero przez Gdańsk do nas się w części dostaje. Należy rozpoczać już teraz kroki, które w Anglji napewno znajdą oddźwiek i zrozumienie, aby o ile możności wykluczyć pośredników i nawiązać wprost stosunki z wytwórcami, kierując centrum handlu ku Gdyni. Nie potrzebuje tu chyba podkreślać, że kierowanie handlu do Gdyni nie powino się odbywać przez nowych pośredników i to niepewnych np. przez jawne lub ukryte niemieckie firmy z Gdańska, jak tego były obecnie próby.

Wreszcie poruszyć należy jeden jeszcze moment. Rybacy nasi czerpią wszystkie niemal przybory do połowów z Gdańska. Nie wymaga objaśnień fakt, że w ten sposób Gdańsk staje się technicznem centrum rybactwa. Trzeba więc zainteresować tą sprawą odpowiednie firmy wewnątrz kraju. Początki tej akcji już zrobiono, trzeba ją energiczniej poprowadzić.

W końcu pozwolę sobie jeszcze na uwagę ogólną, która także może mieć znaczenie dla całej sprawy.

Podstawy rybactwa a nawet handlu lub przemysłu rybnego oprzeć się muszą na badaniach ścisłych, naukowych, częstokroć bardzo odległych od praktyki. Jest rzeczą rządu i społeczeństwa a więc organizacyj handlowych lub przemysłowych, opartych na morskich produktach, aby użyczać poparcia naukowem badaniem zwłaszcza zaś mającem związek z życiem praktycznem, gdyż nie nie ulega wątpliwości, że wszystkie większe gałęzie życia praktycznego powstały i rozwinęły się na tle prawd zdobytych przez naukę.

(—) Prof. Michał Siedlecki.

Pod polską banderą

okrętami przedsiębiorstwa państwowego

„ŻEGLUGA POLSKA"

wysyłajcie wasze towary i sprowadzajcie wasze surowce z zagranicy

Wyłącznie ładunki masowe: węgiel, drzewo, cement, cukier, rudy, nawozy sztuczne.

STATKI: „Wilno", „Poznań", „Katowice", „Toruń", „Kraków"
po 3.000 ton każdy

S. S. „Warta – 4.200 DW; S. S. „Gdańsk" – pasażerski,

od 1-go czerwca br. regularna komunikacja pomiędzy Gdynią a Helem (narazie wydzierżawionym parowcem).

GDYNIA, ul. Sienkiewicza,
willa Laguna

Tel. 70, Adres tel. „POLMORSK" Tel. 70.

Sprawy rybackie.

Z wybrzeża.

Dośc częste wiatry i burze, a nawet śnieżyce, czego oddawna w maju nie bywało, zmniejszyły ilość wyjazdów rybaków na połowy, wskutek czego zdobycz ryby w maju była stosunkowo nieznaczna. Do końca miesiąca łowiono pławnicami łososie, i nawet niekiedy z dobrym wynikiem. Połów ten uprawiali głównie rybacy z Helu, bo gdyńscy po kilku nieudatnych wyjazdach zaprzestali tego połowu. Łowiono łososie również niewodami przy brzegu.

Rozpoczęto połów flądер. Rybacy z półwyspu zastawiają haczyki i sieci (nety), a rybacy z Gdyni łowią te ryby niewodami, ciągniętemi po dnie przez kutry motorowe (trale). Zdobycz nieraz była niezła, co się odbiło na przywozie świeżych flądер na rynki Wejherowa i Pucka. W dnie targowe i piątki dostarczano po 20—30 koszy (500—700 kg.) Ceny ryby niewysokie, więc nabywano ryby chętnie. Za świeże płacono 50—60 gr za kg, a za wędzone 1—1,20 zł za kg.

Zdobycz innych ryb była nieznaczna. Stosunkowo nieźle poławiano węgorzyce (kwapy). Dużo tej ryby zauważyli rybacy w miejscach przybrzeżnych, gdzie wysypuje się teraz torf, wydobyty przy budowie portu gdyńskiego, Ale połów w tych miejscach nie jest możliwy. Sieć odrazu napełnia się torfem.

Oprócz rybaków miejscowych poławiają flądry rybacy gdańscy, oczywiście tacy co posiadają karty rybackie, wydane przez władze polskie. Rybacy ci łowią głównie haczykami. Ponieważ niewody ciągnięte przez kutry, a także i cezy często wygarniają narzędzia zastawne, więc na tem tle powstają nieporozumienia i nawet oskarżenia. Niedawno rybacy gdańscy oskarżyli trzech rybaków z Chłapowa o zabranie haczyków wraz z połowem flądер. Jako dowód wskazywali, że rybacy z Chłapowa byli tego dnia na morzu, mieli dobry połów flądер i nareszcie, że w łódce tych rybaków znaleziono „kraby“ (krewetki używane za przynętę na haczyki). To wszystko dało powód oskarżenia rybaków z Chłapowa o zabranie haczyków i ryby. Dochodzenie nie mogło ustalić winy oskarżonych ani wykryć rzeczywistego sprawcę strat. Prawdopodobnie haczyki zostały zerwane z miejsca przez rybaków, poławiających cezami lub niewodami.

W okolicach Chłapowa i Wielkiej Wsi oprócz rybaków gdańskich było dużo kutrów niemieckich z Leby i Rugenwalde poławiających łososie poza granicami wód terytorjalnych.

Położenie gospodarcze rybaków pozostaje nadal dość trudne. Niewielką poprawę spowodował napływ gotówki za wynajmowane letnikom mieszkania. Głównem zajęciem rybaków obecnie jest porządkowanie mieszkań na rozpoczynający się przyjazd gości.

Rybacy z Gdyni w ostatnich dniach maja odbyli zebranie, na którem poruszyli sprawę portu rybackiego w Gdyni. Wybudowana część przystani nie stworzyła jeszcze miejsca postoju dla kutrów rybackich, a ponieważ miejsca postojowe przy południowem molo zostało zasypane, więc kutry gdyńskie zostały pozbawione schroniska. Niepokoi to rybaków, głównie ze względu na jesienne burze, więc związek z Gdyni ma poczynić starania o przyspieszenie budowy portu rybackiego.

Głębokość obecna tego portu nie przekracza 3-ch metrów; podczas silnej fali z kierunków wschodnich kutry stojące na kotwicach będą uderzały o dno, — więc postój w porcie tym i z tego względu jest niebezpieczny.

Żegluga wewnętrzna.

Wystawa Wodna w Bydgoszczy.

Od dnia 25 lipca do 15 sierpnia bieżącego roku trwać będzie w Bydgoszczy Polska Wystawa Wodna. Odbędzie się ona pod hasłem celowej propagandy rozbudowy sieci naszych dróg wodnych.

Okres trwania został umyślnie wybrany w czasie Wielkich Regat Międzynarodowych, na które przybędą przedstawiciele Rządu Rzeczypospolitej i liczni goście zagraniczni. Organizuje wystawę Towarzystwo Polskich Wystaw: biuro w Bydgoszczy, w gmachu Izby Przemysłowo - Handlowej, biuro w Warszawie, ul. Czackiego 6.

Program wystawy obejmuje następujące działy:

I. Komunikacja i transport wodny.

A. Drogi wodne.

1. Istniejące drogi wodne. 2. Projektowane drogi wodne. 3. Urządzenia wodne.

B. Przemysł związany z transportem wodnym.

1. Mosty. 2. Urządzenia portowe. 3. Stocznie i ich technika. 4. Okręty. 5. Łodzie. 6. Hydroplany. 7. Przedsiębiorstwa żeglugi morskiej i rzecznej.

C. Handel związany z transportem wodnym.

1. Eksport drzewa. 2. Eksport innych artykułów związanych z transportem wodnym.

II. Rybactwo.

1. Racjonalne gospodarstwo rybne. 2. Rybołóstwo morskie i jeziorne. 3. Przemysł rybny (wędzarstwo, przetwory rybne itp.) 4. Handel rybny.

III. Użytkowanie wody.

1. Młyny, elektrownie i tartaki wodne. 2. Woda w produkcji rolnej. 3. Płuczkarstwo. 4. Studniarstwo, wodociągi, kanlizacja. 5. Walka wody z ogniem. 6. Rola wody w życiu codziennem.

IV. Woda jako teren sportu.

1. Wioślarstwo. 2. Pływactwo. 3. Żeglarstwo. 4. Wędkarstwo. 5. Przemysł sportu wodnego. 6. Propaganda sportu. 7. Harcerstwo wodne. 8. Ratownictwo.

V. Woda jako czynnik zdrowia.

1. Wodolecznictwo. 2. Kąpiel. 3. Zdroje polskie.

VI. Nauka o wodzie.

1. Fauna i flora wód słonych i słodkich. 2. Chemja wód. 3. Hydrografja, aparaty i narzędzia do mierzenia prądu, głębokości, ciśnienia wody i pary. 4. Literatura naukowa i prasa.

VII. Propaganda.

1. Liga Morska i Rzeczna. 2. Komitet Floty Narodowej. 3. Polskie Towarzystwo Krajoznawcze. 4. Wystawa marynistów.

Towarzystwo ekspansji zamorskiej.

Dnia 5-go maja br. ukonstytuowało się ostatecznie Towarzystwo Popierania Polskiej Ekspansji Zamorskiej. Jednocześnie został obrany zarząd Towarzystwa w składzie: prezes dyr. F. Hilchen, wiceprezes J. Lutosławski, członkowie zarządu: S. Arct, B. Bator, W. Kleniewski i E. Krzyżanowski. Uchwalono powołać do pracy 4 sekcje: naukową z prof. Dybowskim na czele, kolonizacyjną z min. Targowskim, propagandową z p. Głuchowskim i handlową z dyr. Turskim. Sekretarzem Towarzystwa został obrany p. K. Głuchowski.

Cel swój pragnie Towarzystwo Popierania Polskiej Ekspansji Zamorskiej wprowadzić w życie w ścisłem porozumieniu z organizacjami i instytucjami działającemi na tem polu. Podział pracy i lojalna współpraca to zasady stosunku nowopowstałej instytucji do bratnich organizacji.

Pierwsze regaty podróżnicze w Polsce.

Tczew — Gdynia 5 czerwca 1927 roku.

Organizowane przez I. P. K. Y. wespół z pokrewnemi organizacjami regaty żaglowe i motorowe Tczew—Gdynia odbyły się po raz pierwszy ubiegłej niedzieli, przy sprzyjającej pogodzie. Poprzednich dni jednak lał deszcz, niektórzy uczestnicy zaś spóźnili się z uruchomieniem swych obiektów. W ten sposób nie przybył z Gdańska z załogą akademicką yacht I. P. K. Y. „Witold“. Niemniej regaty się odbyły przy udziale 5-ciu łodzi. Mewa (Tczew), „Rusałka“ (Poznań), „Albatros“ (Poznań), „Zosia“ (Tczew) i „Ata“ (Tczew).

Wiatr przy starcie w Tczewie o godzinie 8 rano W. N. W., siła nieznaczna z powodu bocznego jego kierunku do osłoniętej wałami rzeki. Jedna po drugiej wyruszyły pod żaglami jole Rusałka, Albatros, Mewa i Ata. Motorówka Zosia wypuszczona została o godzinie 10 w obliczeniu, że przybędzie do ujścia mniej więcej jednocześnie z jolkami żaglowemi, jednak „Rusałka" zdążyła już otrzymać odprawę celną i wyszła na morze, gdy o godzinie 11,30 „Zosia" przybyła do Schiewenhorst. Około godziny 11 wiatr już się zmienił i przy ujściu na morze wiał z kierunku N. N. E. o sile 4, powoli słabnąc ku wieczorowi. O godzinie 13,30 „Albatros" przeszedł ujście, o godzinie 14,10 — jola żaglowa z motorem „Mewa". Fala jeszcze była dość duża i wiatr równy sprzyjał biegowi łodzi, nie zbliżających się zbytnio do brzegu. Motorówka Zosia i jola Ata nie wychodziły na morze i zostały odholowane do Tczewa.

O godzinie 16 „Rusałka" przybyła do pomostu kuracyjnego w Gdyni, ustanawiając pierwszy rekord szybkości biegu pod żaglami z Tczewa do Gdyni.

Około godziny 8 wiatr spadł zupełnie i jola żaglowa „Mewa" zapuściła swój motor, dopędzając „Albatrosa" w odległości 5-ciu mil od Gdyni. „Albatros" przyjął propozycję holowania i obie jole przybyły o godzinie 9-ej wieczorem do pomostu kuracyjnego w Gdyni.

Wyniki regat, mając na uwadze małość łodzi i wiatr od morza uważać można za świetne. Przejście przez morze takiej łupinki półotwartej jak „Albatros" długości zaledwie 5 metrów i o powierzchni żagli 10 m² wyglądało bardzo efektownie i stanowi chlubną kartę harcerzy morskich z Poznania. Również jola „Rusałka" półotwarta, zbudowana jako wyścigowa, o 15 m² żagli nie mogła już wiele większej wytrzymać fali. Bez żadnych zastrzeżeń przysługuje jej pierwsze miejsce w tych regatach. Drugie miejsce w biegu żaglowym przypadło „Albatrosowi". Pierwsze miejsce w biegu motorowym przypadło joli „Mewa", której Komitet Regat wyraża uznanie za usługę okazaną na morzu joli „Albatros".

Motorówka „Zosia" narazie trzyma rekord dla motorówek na dystansie Tczew — Ujście.

Żegluga Wisła - Bałtyk stawiła do dyspozycji Komitetu Regat holownik „Metę". Dzięki udziałowi Mety można było sprawdzić warunki wyjścia na morze i przyholować część łodzi do Tczewa.

Regaty niemałe wywarły wrażenie w Schiewenhorst, gdzie rybacy jeszcze nie widzieli tak małych żaglowców sportowych, wychodzących przy wietrze od morza z ujścia Wisły.

Niebawem drogą tą zaczną kursować z Tczewa statki osobowe „Żeglugi Polskiej" i to nietylko na wybrzeże, lecz również zagranicę. Niechże przez propagandę pierwszych regat przyspieszony będzie ten czas kiedy z Tczewa wyjeżdżać będą Wisłą Morską zagranicę na podróże również yachty żaglowe, motorowe i parowe. Im prędzej tem lepiej!

Prowizoryczny termin następnych regat — 3 lipca i 1 sierpnia. W razie odpowiedniego udziału i zainteresowania zorganizowane zostaną jeszcze w tym roku regaty Tczew - Ujście - Hel - Gdynia.

Komitet Regat.

Obsady i dane ścisłe ogłoszone zostaną w następnym numerze.

Łódź motorowo - żaglowa „Harcerz" (Gdynia), zgłoszona do regat, została w przeddzień ich sprzedana przez jej właściciela i do startu nie stanęła.

RUCH PORTOWY.

Gdynia.

Na wejściu.

27 maja: pol. par. Katowice 1108 t. z Göteborga próżny (Żegl. polska), niem. par. Selma 1222 t. z Kopenhagi próżny (Pol. Ag. Morska), niem. par. Tip 766 t. z Szczecina próżny (Pol. Ag. Morska), szw. par. Ymer 602 t. z Landskrony próżny (Pol. Ag. Morska).

28. maja: niem. par. Robert Köppen 1412 t. z Gdańska próżny (Pol. Ag. Morska).

29. maja: duń. par. Martin Goldschmidt 1253 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold), niem. par. Hilda 852 t. z Gdańska próżny (Reinhold).

30. maja: norw. par. Ara 557 t. z Göteborga z drutem (Bergenske).

Na wyjściu:

27. maja: szw. par. Gustafsberg 775 t. do Gustafsbergu z węglem (Pol. Ag. Morska), szw. par. Cecil 776 t. do Uddevalli z węglem (Pol. Ag. Morska), szw. par. Karin 246 t. do Hölsingöru z węglem (Pol. Ag. Morska), franc. par. Pologne 1831 t. do Le Havre z 235 pasażerami (Co Gen. Transatl.).

28. maja: ang. par. Sheaf Arrow 1183 t. do Göteborga z węglem (Pol. Ag. Morska).

29. maja: niem. par. Selma 1222 t. do Assensu z węglem (Pol. Ag. Morska), niem. par. Tip 766 t. do Assensu z węglem (Pol. Ag. Morska).

30. maja: szw. par. Ymer 602 t. do Malmo z węglem (Pol. Ag. Morska), norw. par. Ara 557 t. do Gdańska z resztą ładunku (Bergenske).

Tczew.

Na wyjściu:

27. maja: pol. licht. Benek 369 t. i niem. licht. D. W. 701 382 t. do Aarhus z węglem (Wisła-Bałtyk).

30. maja: pol. licht. Franek 373 t. do Helsingborga i pol. licht. Felek 382 t. do Göteborga z węglem (Wisła-Bałtyk).

31. maja: pol. licht. Antek 370 t. i Wojtek 377 t. do Oxelösundu z węglem (Wisła-Bałtyk).

Gdańsk.

Na wejściu:

28. maja: niem. żagl. z mot. Frieda 48 t. z żelastwem, łot. par. Sigulda 1260 t. z Rotterdamu próżny (Voigt), szw. żagl. z mot. Capella 67 t. z Landskrony z żelastwem (Ganswindt), duń. mot. Virginia 294 t. z Kopenhagi próżny (Behnke i Sieg), ang. par. Iphene z Dowru z żelastwem (Danz. Schiff. K.), szw. żagl. Anna z Malmö z żelastwem (Bergenske), norw. par. Rosafred z Szczecina próżny (Bergenske), łot. par. Laimons 198 t. z Amsterdamu próżny (Artus), norw. par. Carus z Królewca próżny (Behnke i Sieg).

Na wyjściu:

28. maja: szw. mot. Alca 290 t. do Landskrony z cukrem (Shipco), niem. par. Weser do Dowru z drzewem (Reinhold), duń. par. Niels Ebbesen 382 t. do Kopenhagi z pasażerami i towarem (Reinhold), szw. mot. Fringilla 226 t. do Landskrony z cukrem (Shipco), belg. hol. Elsie IV do Gdyni próżny (Schichau), niem. mot. Odin 1104 t. do Kopenhagi z samochodami (Hartwig), duń. par. J. C. Jacobsen 740 t. do Kopenhagi z towarem i końmi (Reinhold), niem. par. Lothar 257 t. do Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), niem. par. St. Jürgen 343 t. do Rygi z towarem (Lenczat), gdański par. Edith Bosselmann 291 t. do Kłajpedy z węglem (Reinhold), szw. par. Pan 658 t. do Karlskrony z węglem (Wolff), szw. par. Rurik 253 t. do Sztokholmu z towarem i drzewem (Behnke i Sieg), szw. par. Themis 383 t. do Malmö z towarem (Bergenske), niem par Kapitän Kross 394 t do Southamptonu z drzewem (Behnke i Sieg), norw. par. Hanry do Tyne Docku z drzewem (Bergenske), szw. hol. Holger z licht. Hallsta III 473 t. do Karlshamnu z węglem (Polsko-Skand. Two Tr.), norw. par. Luksefjell 852 t. do Manchesteru z drzewem (Behnke i Sieg), szw. par. Gusten 354 t. do Ystadu z węglem (Morry), ot. par. Viesturs 339 t. do Kopenhagi z węglem (Artus), polski hol. Orkan do Aarhus próżny (Wisła-Bałtyk), niem. par. Imperial do Królewca próżny (Behnke i Sieg), niem. żagl. z mot. Peter 306 t. do Malmö z węglem (Polsko-Skand. Two Tr.), niem. par. Energie 534 t. do Antwerpji z drzewem (Wolff.)

Na wejściu.

29. maja: duń par. Estland 724 t. z Rotterdamu próżny (Shaw, Lovell), norw. par. Maisol z Kopenhagi próżny (Ellerman i Wilson), szw.

par. Oscar z Oskarshamnu próżny (Polsko-Skand. Two Tr.), szw. par. Mathilda 767 t. z Klagsundu próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Johanna 1004 t. z Schiedamu próżny (Voigt), niem. hol. Gladiator z Aabenraa próżny (Wisła-Bałtyk), gdański par. Zoppot 33 t. z Helu i Sopotu z pasażerami (Weichsel), polski par. Warta 1698 t. z Göteborga próżny (Warta), norw. par. Snarö z Rotterdamu próżny, łot. par. Balva 1348 t. z Gandawy próżny (Reinhold), szw. par. Astro z Stubbekjöpingu próżny (Polsko-Skand. Two Tr.), gdański par. Etzel 593 t. z Tynedocku próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Brake 336 t. z Lipawy ze zbożem (Behnke i Sieg), niem. par. Gotenburg z Królewca z towarem (Scharenberg), belg. hol. Elsie IV z dragą XIII z Gdyni próżne (Schichau); szw. żagl. z mot. Wandia 88 t. z Skillinge próżny (Bergenske), niem. żagl. z mot. Kornhaus IV z Szczecina ze żytem (Prowe), niem. par. Donar 435 t. z Rotterdamu ze zbożem (Behnke i Sieg), duń. żagl. z mot. Uranus 56 t. z Malmö ze smołą (Behnke i Sieg), niem. par. Marta 357 t. z Londynu z żelastwem (Shipco), szw. par. Hernodia 732 t. z Grimsby próżny (Behnke i Sieg), duń. par. Tiber 823 t. z Bordeaux z towarem (Reinhold), polski par. Wilno 1122 t. z Antwerpji z fosfatem (Warta), duń. par. Frankrig 778 t. z Kopenhagi próżny (Shaw, Lovell), szw. par. Fernebo 1068 t. z Hamburga próżny (Scand. Lev.), niem. par. Moscau 365 t. z Hoganäs próżny (Wolff), duń. par. Niord 283 t. z Aarhus z olejem i żelastwem (Ganswindt).

30 maja: szw. mot. Alca 290 t. do Landspróżny (Bergenske), duń. par. Victoria 1160 t. z Odense próżny (Polsko-Skand. Two Tr.), szw. par. Hanna 271 t. z Solvesborga próżny (Behnke i Sieg).

Na wyjściu:

29 maja: niem. par. Margarethe do Hamburga z podkładami (Prowe), ang. par Shuna do Liverpoolu z drzewem (Bergenske), du. par. Skinfax 1014 do Gromsby z drzewem (Danziger Schiffahrtskontor), duń. żagl. z mot. Bonavista 67 t. do Aarhus z solą (Ganswindt), duń. żagl. z mot. Maagen 97 do Helsingör z węglem (Bergenske), niem. żagl. Alida 175 t. do Kłajpedy z cementem (Bergenske), szw. żagl. z mot. Elin 69 t. do Landskrony z węglem (Bergenske), szw. par. Elise 840 t. do Sztokholmu z węglem (Bergenske), szw. par. Skrato 361 do Ystad z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Robur 577 t. do Karlskrony z węglem (Poln. Skand.).

Na wejściu:

30 maj: norw. par. Borgvold 339 t. z Oskarshamnu próżny (Bergenske, Westerpl.), duń. par. Viktoria 1160 t. z Voloux próżny (Polsko-Skand. Two Tr.. Westerpl.), szw. par. Hanna 271 t. z Sölvesborga próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), norw. par. Steinmann 268 t. z Kilonji próżny (Behnke i Sieg, Westerpl), gdański par. Weichsel 602 t. z Hamuburga z towarem (Behnke i Sieg, wolna strefa), norw. par. Eickland z Porsgrundu próżny (Benhke i Sieg, kan. port.), duń. żagl. z mot. Erna 56 t. z Haderslevn z żelastwem (Ganswind, Westerpl.), szw. par. Nordost 628 t. z Gefle próżny (Behnke i Sieg), niem. par. August Cords 745 t. z Roztoku próżny (Reinhold, Westerpl.), niem. żagl. z mot. Berta 58 t. z Hamburga z ryżem (Westerpl.), duń. par. Vendiay 626 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand. Two Tr., Westerpl.), szw. par. Kamma 434 t. z Wiku próżny (Behnke i Sieg, Stocznia Gganska, duń. par. Danhild 815 t. z Aarhus próżny (Artus, Westerpl.), niem. par. Bonus 519 z Hamburga ze zbożem (Behnke i Sieg, Holm).

Na wyjściu.

30 maja: szw. par. Marta 203 t. do Malmö z węglem (Poln. Skand.), duń. żagl. z mot. Virginia 364 t. do Karlskrony z węglem (Behnke i Sieg), duń. żagl. Jon 76 t. do Rönne z węglem (Ganswindt), szw. par. Gylsboda 135 t. do Oslo z węglem (Reinhold), norw. par. Jernland 758 t. do Stavanger z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Albert 182 t. do Malmö z węglem (Poln. Skand.), niem. żagl. z mot. Frida 47 t. do Odessy z węglem (Ganswindt). niem. par. Käthe 693 t. do Rygi z węglem (Voigt), niem. par. Rita Larsen 295 t. do Grimsby z drzewem (Danz. Schiffahrtskontor), niem. Borkum 86 t. próżny do (Scharenberg), niem. par. Elfsleth 975 t. do Ramsgate z drzewem (Lenczat), niem. par. W. C. Frohne 189 do Karbägksminde z węglem (Prowe), niem. par. Gisela Schroeder 522 t. do Kalundborga z węglem (Reinhold).

Na wejściu.

31 maja: duń. par. Niels Ebbesen 382 t. z Kopenhagi z pasażerami i towarem (Reinhold), niem. par. Norma 773 t. z Leningradu ze zbożem (Reinhold, kan. port.), niem. par. Ophelia 1046 t. z Leningradu (Nordd. Lloyd, b. port ces.), łot. par. Krimulda 1150 t. z Grangemouth próżny (Voigt, Alldag), holend. par. Theseus 745 t. z Amsterdamu z towarem (Prowe, Baltic).

31 maja: szw. par. Ransaeper 147 t. z Christinehamnu z żelastwem (Behnke i Sieg, wolna strefa), niem. par Aeolus 356 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, kolej nadw.), niem. par. Herbert 183 t. z Hamburga z towarem (Prowe, spichrz Baltik), norw. par. Botne 570 t. próżny (Behnke i Sieg, Althof), szw par. Tanja 341 t. ze Słupska próżny (Westerpl.), niem. par Kolberg 383 t. z Kłajpedy próżny (Reinhold, Hafenkanal), niem par. Elbe 737 z Hamburga ze zbożem (Behnke i Sieg, Holm), szw. par. Iris 169 t z Rygi z towarem (Reinhold, kan. port.), niem. żagl. z mot. Anni 94 t. z Kołobrzegu próżny (Ganswindt, Westerpl.), ang. par. Baltara 1387 t z Londynu z pasażerami i z towarem (Un. Baltic Corp., Westerpl.), niem. par. Rudolf 142 t. z Szczecina z towarem (Prowe, kan. port.), szw par. Oxelösund 3129 t z Tampy z fosfatem (Behnke i Sieg, wolna strefa), ang. par. Kolpino 1465 z Hull z pasażerami i towarem (Ellerman i Wilson, kolej nadw.).

Na wyjściu:

31 maja: niem. par Heinz Ferdinand 538 t. do Husum z węglem (Behnke i Sieg), niem. żagl. z mot Frieda 62 t. z węglem (Ganswindt), szw. par Ture 295 t do Hudiksvallu z węglem (Behnke i Sieg), belg. hol. Elsi IV z dragą K. B. XIII. do Gdyni próżny (Schichau), duń. żagl. z mot. Charlotte 56 t. do Svenborgu z węglem (Ganswindt), ang par. Shea-Brook 1344 t do Gefle z węglem (Poln. Skand.), ros. par Krasny Profintern 2560 t do Hamburga próżny (Behnke i Sieg), duń. żagl. z mot. Energie 95 t do Bornholmu z węglem (Bergenske), lit. żagl. Sturmvogel 82 t. do Szczecina (Ganswindt), szw. par. Felicia 687 t. do Umea próżny (Bergenske), duń. par. Tarnborg 772 t. do Hullu z drzewem (Bergenske), szw. żagl. z mot. Cita 76 t. do Rygi z cementem (Ganswindt), szw. żagl. z mot. Morvenon 54 do Norrehamnu z węglem (Bergenske), duń. par. Wiborg 1188 t. do Manchester z drzewem (Behnke i Sieg), szw. par. Hernodia 732 do Gdyni próżny (Behnke i Sieg), niem. żagl. z mot. Falke 53 t do Korsör z węglem (Ganswindt), duń. par. Bogo 738 t. do Londynu z drzewem (Shaw, Lovell i Sons).

31 maja: duń. mot. Margit 38 t. do Aarhus (Ganswindt), norw. par. Karma 925 t. do Arendalu z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Fernebo 1068 t. do Konstantynopola z towarem (Scand. Lev. L.), gdański par. F. G. Reinhold 706 t. do Nantes z węglem (Reinhold).

Na wejściu:

1 czerwca: niem. mot. Lisa 87 t. z Kłajpedy próżny (Bergenske, kolej nadw.).

1 czerwca: niem. par. Bacchus 362 t. z Rotterdamu z towarem (Wolff, kan. port.), szw. par. Ido 170 t. z Królewca próżny (Bergenske, Westerpl.), niem. par. St. Gertrud 211 t. z Lubeki z towarem (Lenczat, Russenhof), norw. par. Ole Avold 484 t. z Sunderlandu próżny (Danz. Schiff. K., Wisłoujście), szw. par. Nedjan 493 t. z Halmstadu próżny (Polsko-Skand. Two Tr.), niem. żagl. z mot. Elsa Kühlke 111 t. z Piławy próżny. (Westerpl.), gdański par. Balticum 364 t. z Hołbäk próżny (Behnke i Sieg, b. port ces.), duń. żagl. z mot. Kastor 58 t. z Göteborga z żelastwem (Ganswindt, Westerpl.), duń. par. Borghild 431 t. z Kopenhagi próżny (Danz. Schiff. K., Westerpl.), niem. hol. Henry Peters z licht. Hansa 310 t. i Frieda Peters 425 t. z Stege próżne (Artus).

Na wyjściu.

1 czerwca: duń. żagl. z mot. Fyn 94 t. do Sartsborga z węglem (Ganswindt), niem. par. Elin 348 t. do Rotterdamu z towarem (Wolff), duń. par. Tiber 843 t. do Bordeaux z drzewem i towarem (Reinhold), ang. par. Baltara 1387 t. do Lipawy z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), sow. par. Leningrad 1043 t. do Kilonji próżny (Behnke i Sieg), szw. par. Nordöst do Göteborga z węglem (Behnke i Sieg), niem. żagl. z mot. Bud 63 t. do Koldingu z solą (Ganswindt), łot. par. Kuldiga 1187 t. do Rygi z węglem (Voigt), niem. par. Sachse 88 t. do Gdyni próżny (Stocznia Gdańska), szw. żagl. Golden Gate do Ornsköldsviku (Ganswindt), ang. par. Crofter 276 t. do Koldingu z węglem (Artus), par. Stettin 141 t. na jazdę próbną, stocznia Klawittera.

1 czerwca: niem. par. Phöbus 362 t. do Rotterdamu z towarem (Wolff), łot. par. Siegulda 1260 t. do Rygi z węglem (Voilgt), szw. par. Anna 714 t. do Rouen z węglem (Morry).

Na wejściu.

2 czerwca: duń. par. Knut Villemoes 860 t. z Gandawy próżny (Reinhold, Westerpl.), norw. par. Lysland 727 t. z (Westerpl.), niem. par. Sigmund 1084 t. z Szczecina próżny (Moris i Lin, Wisłoujście), niem. par. Strauss 629 t. z Kopenhagi z towarem (Voigt, b. port ces.), niem. żagl. z mot. Argonaut 96 t. z Roztoku z żytem (Prowe, Westerpl.).

2 czerwca: duń. par. Scotia 1387 t. z Aarhus próżny (Polsko-Skand. Two Tr., Westerpl.), duń. par. Sophie 524 t. z Norresundby próżny (Bergenske, Althof), duń. par. Nordhild 557 t. z Nyköbingu próżny (Danz. Schiff. K., kan. port.), norw. par. Kari 288 t. z Hagle próżny (Artus, kan. port.), szw. par. Fortunatic 798 t. z Sartsborga próżny (Bergenske, Bergford, Strohdeich), duń. par. J. C. Jacobsen 740 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold, wolna strefa), szw. par. Monika 744 t. z Karlskrony próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), szw. par. Elsie 826 t. z Göteborga próżny (Bergenske, Westerpl.), polski hol. Rybak z licht. Jurek 634 t. z Kopenhagi próżne (Wisła-Bałtyk, Westerpl.), szw. par. Plato 451 t. próżny (Shipco, Westerpl.), szw. par. Excelsior 841 t. z Göteborga próżny (Polsko-Skand. Two Tr., Westerpl.), niem. par. Saturn 154 t. ze Szczecina z towarem (Prowe,

Gdańsk), szw. par. Gusten 353 t. z Ystadu próżny (Wolff, Westerpl.), szw. żagl. z mot. Roma 77 t. z Sztokholmu z żelastwem (Thor Hals, Westerpl.), niem. par. Käte 267 t. ze Szczecina próżny (Prowe, kan. port.).

Na wyjściu:

2 czerwca: szw. par. Oskar 956 t. do Sztokholmu z węglem (Polsko-Skand. Two Tr.), niem. par. Moskau 365 t. do Svendborga z węglem (Wolff), norw. par. Steinmann 262 t. do Darnleby z węglem (Behnke i sieg), szw. par. Akazia 848 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold), norw. par. Havnoy 460 t. do Londynu z drzewem (Bergenske), szw. par. Hanna 271 t. do Norrköpingu z węglem (Behnke i Sieg), norw. par. Rosafred 353 t. do Tynedocku z drzewem (Bergenske), duń. par. Lilleborg 861 t. do Kardyfu z drzewem (Danz. Schiff. K.), austr. żagl. z mot. Apollo 261 t. do Kronsztadu ze spirytusem (Ganswindt), niem. par. Grimgerde 406 t. do Rotterdamu z drzewem (Voigt), ang. par. Tosto 1028 t. do Newcastle z drzewem (Wolff).

2 czerwca: duń. par. Axel 581 t. do Londynu z towarem (Shaw Lovell), niem. par. Kolberg 383 t. do Szczecina z towarem (Reinhold), ot. par. Lichams 1680 t. do Rygi z węglem (Artus), niem mot. Lisa 87 t. do Sztokholmu z cementem (Bergenske).

Na wejściu.

3 czerwca: szw. par. Egon 230 t. z Göteborga z towarem (Reinhold, kan. port.), ang. par. Baltara 1387 t. z Lipawy z pasażerami i tow. (Un. Baltic Corp., kan. port.), szw. par. Juno 620 t. z Göteborga z tytoniem (Bergenske, b. port. ces.), niem. par. Danzig 575 t. z Lubeki próżny (Lenczat, Westerpl.), norw. par. Lysaker 485 t. z Rotterdamu próżny (Behnke i Sieg, Wisłoujście), niem. żagl. z mot. Ulli 56 t. ze Słupska próżny (Ganswindt, kan. port.), szw. par. Gunborg 498 t. z Nakskär z towarem (Voigt, wolna strefa), niem. par. Wiborg 350 t. z Lubeki z towarem (Lenczat, kan. port.), szw. par. Hera 819 t. z Helsingforsu próżny (Polsko-Skand. Tow. Tr., Westerpl.), szw. par. Jon Lundvall próżny (Polsko Skand, Two Tr.), polski hol. Sambor 39 t. z Trelleborga próżny (Wisła-Bałtyk, Ballastkrug), niem. par. Marianne 472 t. z Kjöge próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), gdański par. D. Siedler 256 t. z Rotterdamu z towarem (Reinhold, Westerpl.), niem. par. Goldbeck 813 t. z Amsterdamu próżny (Shaw, Lovell, kan. port.), niem. par. Königsau 522 t. z Hamburga próżny (Voigt, kan. port.), niem. mot. Aegir 1127 t. z Kopenhagi z samochodami (Hartwig, wolna strefa), szw. par. Pan 568 t. z Karlshamnu próżny (Behnke i Sieg, Legan), szw. par. Cecil 776 t. z Landskrony próżny (Morry, Westerpl.), duń. par. Tularis 1520 t. z Melilli z rudą (Behnke i Sieg, wolna strefa), szw. mot. Alca 290 t. z Landskrony próżny (Shipco, Alldag), norw. par. Turnlund 681 t. z Królewca próżny (Behnke i Sieg, basen Holmu), szw. par. Aegir 753 t. z Kalmaru z węglem (Behnke i Sieg, kan. port).

Na wyjściu.

3. czerwca: szw. par. Forestock 698 t. do Malmö z węglem (Skand. Lewanta L.), polski hol. Rybak, 53 t. z licht. Jurek 633 t. do Kopenhagi z węglem (Artus Wisła-Bałtyk), duń. par. Victoria 1160 t. do Kopenhagi z węglem (Polsko-Skand. Two Tr.), duń. par. Vendia 627 t do Karlshamnu z węglem (Polsko-Skand. Two Tr.), szw. par. Nedian 494 t. do Karlshamnu z węglem (Polsko-Skand. Two Tr.), szw. par. szw. par. Astro 302 t. do Malmö z węglem Polsko-Skand. Two Tr.), niem. hol. Henry Peters IV z licht. Frida Peters 425 t. i Hansa 310 t. do Stege z węglem (Artus), łot. par. Krimulda 1150 t. do Rygi z węglem (Voigt), niem par. Uranus 127 t. do Veyle z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Rudolf 157 t. do Szczecina z towarem (Prowe), niem. par. Herbert 183 t. do Hamburga z towarem (Prowe), ang. par. Kolpino 1465 t. do Hull z pasażerami i towarem (Ellerman i Wilson), szw. par. Tanja 964 t. do Ystadu z węglem (Behnke i Sieg), duń. par. Jägersborg 727 t. do Londynu z drzewem (Bergenske), niem. par. Cereal 310 t. do Horsensu z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Danzig 575 t. do Lubeki próżny (Lenczat), szw. mot. Dynaes III 304 t. do Sztokholmu z towarem (Artus), niem. par. Käthe 267 t. do Hamburga z cementem (Prowe), gdański par. Balticum 364 t. do Aarhus z węglem (Behnke i Sieg), ang. par. Baltara 1387 t. do Londynu z pasażerami i towarem (Un. Baltic. Corp.), duń. par. Borghild 431 t. do Gdyni próżny (Danz. Schiff. K.), duń. par. Marianne 712 t. do Londynu z drzewem (Shaw, Lovell), duń. par. Lise 718 t. do Tynedocku z drzewem (Bergenske), niem. par. Bille 344 t. do Delfzylu z drzewem (Voigt), szw. par. Kamma 437 t. do Sztokholmu z węglem (Behnke i Sieg).

Na wejściu.

4 czerwca: gd. par. Zoppot 33 t. z Helu z pasażerami (Weichsel), niem. żagl. z mot. Emanuel 174 t. z Sztokholmu z żelastwem (Ganswindt), norw. par. Bomma 461 t. z Helsingborga z towarem (Bergenske), holend. żagl. z mot. Ocean 433 t. z Hallstawiku próżny (Behnke i Sieg).

4 czerwca: niem. par. St. Lorenz 343 t. z Lubeki z towarem (Lenczat, Russenhof), niem. par. Eberhard 338 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, wolna strefa), franc. par. Jumièges 1003 t. z Bordeaux z towarem (Worms, kolej nadw.), gdański par. Echo 555 t. z Londynu z żelastwem (Behnke i Sieg, dworzec nadw.), niem. par. Imatra 544 t. z Lubeki próżny (Lenczat, Wisłoujście), szw. par. Ellen 948 t. z Göteborga próżny (Polsko-Skand. Two Tr., Westerpl.), gdański par. Marie Siedler 221 t. z Randersu próżny (Reinhold, kan. port.), szw. par. Indus 479 t. z Antwerpji próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), szw. mot. Fringilla 226 t. z Karlshamnu z kamieniami (Shipco, Westerpl.), niem. par. Anni Ahrens 554 t. z Londynu z żelastwem (Behnke i Sieg, kolej nadwiśl.).

Na wyjściu:

4. czerwca: niem. par. August Cords 745 t. do Wyborga z węglem (Reinhold), polski hol. Sambor 14 t. do Oxelösundu próżny (Wisła-Bałtyk), polski par. Warta 1698 t. do Bony z węglem (Warta), szw. par. Solfrid 270 t. do Rönnebyredd z węglem (Artus), duń. par. Danhild 815 t. do Kopenhagi próżny (Hartwig), niem. mot. Aegir 1127 t. do Kopenhagi próżny (Hartwig), niem. mot. Anna 94 t. do Bandholmu z węglem (Ganswindt), szw. par. Lilli 841 t. do Sztokholmu z węglem (Shaw Lovell), szw. żagl. z mot. Vandia 88 t. do Skillinge z węglem (Bergenske), niem. par. Saturn 154 t. do Augustenburga z towarem (Prowe), duń. par. Niord 283 t. do Kopenhagi z towarem (Ganswindt), duń. par. J. C. Jacobsen 740 t. do Kopenhagi z towarem i końmi (Reinhold), niem. żagl. z mot. Frieda 47 t. do Ohlbecku ze zbożem (Ganswindt), szw. żagl. z mot. Ranstetter 147 t. do Hven z węglem (Artus), niem. par. St. Gertrud 211 do Lubeki, z towarem (Lenczat), szw. par. Monika 745 t. do Gdyni próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Wiborg 350 t. do Kotki z towarem (Lenczat), duń. par. Estland 724 t. do Kardyfu z drzewem (Shaw, Lovell), niem. par. Aeolus 356 t. do Hamburga próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Strauss 629 t. do Rotterdamu z towarem (Voigt), niem. par. Martha 366 t. do Pitea z towarem (Shipco), duń. par. Alladin 1038 t. do Londynu z drzewem (Shaw, Lovell), norw. par. Ara 757 t. do Malmö z towarem i węglem (Bergenske), szw. żagl. z mot. Zefyr 108 t. do Gelle z cementem (Ganswindt).

4 czerwca: niem. par. Imatra 544 t. do Kotki próżny (Lenczat), niem. żagl. z mot. Else Kühlke do Abo z cementem (Bergenske), niem. żagl. z mot. Frida do Abo z cementem (Bergenske), niem. par. Sankt Lorenz 342 z towarem do Rygi (Lenczat), szw. par. Egon 291 z towarem do Helsingforsu (Reinhold), duń. par. Rigmor 524 t. z drzewem do Londynu (Bergenske), holend. par. Theseus 376 t. do Amsterdamu z towarem (Prowe), gdański par. Etzel 593 t. do Antwerpji z towarem i drzewem (Behnke i Sieg), duń. par. Nerma 734 t. do Kemi próżny (Reinhold), duń. par Fulton 80 t. do Ramsgate z drzewem (Lenczat), norw. par. Borgvold do Newcastle z drzewem (Bergenske), norw. par. Ole Arvold do Goole z drzewem (Danz. Schiff. K.), szw. par. Ido 171 t. do Rudkjöbingu z węglem (Reinhold).

Na wejściu.

5 czerwca: niem. par. Ester 254 t. ze Słupska próżny (Polsko-Skand. Tow. Tr.), franc. par. Martinique 516 t. z Lubeki próżny (Morry), szw. żagl. z mot. Clipton 69 t. z Göteborga z żelastwem (Bergenske), szw. par. Carrie 739 t z Rouen próżny (Behnke i Sieg), gd. parow. Prosper 410 t. z Antwerpji z towarem (Behnke i Sieg), niem. par. Elfriede Charlotte Becke 377 t. z Rügenwalde próżny (Danz. Schiff K.), szw par. Mercia 696 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold), pol. hol. Orkan z Aarhus próżny (Wisła-Bałtyk), norw. par. Frithjof Eider 2514 t. z Lulea z rudą żelazną (Behnke i Sieg), gd. par Paul Beneke 138 t. z Helu z pasażerami (Weichsel), szw. par. Ymer 602 t. z Malmö próżny (Artus), duń. mot. Maagen 98 t. z Friedrikshavnu z żelastwem (Bergenske), niem. hol. Willi z Friedrikshavnu próżny (Scharenberg), duń. par. Polly 463 t. z Kopenhagi próżny (Bergenske).

Na wyjściu.

5 czerwca: duń. par. Knud Villemoes 860 t. do Esbjergu z węglem (Reinhold), duń. par. Kaiserinde Dagmar 988 t. do Leningradu próżny (Behnke i Sieg), gdański par. Paul Beneke 138 t. na Hel z pasażerami (Weichsel), norw. par. Maisol z Kopenhagi z węglem (Voigt), szw. par. Plato 451 t. do Sztokholmu z węglem (Shipco), niem. par. Yotunheim 2235 t. do Genui z węglem (Behnke i Sieg), gdański par. Paul Beneke 138 t. do Sopot i na Hel z pasażerami (Weichsel).

Nasza kronika portowa i żeglugowa.



Uruchomienie żeglugi przybrzeżnej pod banderą polską. Dnia 1 czerwca uruchomiona została pasażerska regularna komunikacja Gdynia—Hel i z powrotem. Wobec niewykończenia na termin parowca „Gdańsk" komunikacja odbywa się przy pomocy wydzierżawionego statku „Hel". Odjazdy w Gdyni— od basenu wewnętrznego około promu i od pomostu spacerowego, odjazdy na Helu—z portu.

Czas odjazdu:

Gdynia-basen	11.10	19.10
Gdynia-dom kuracyjny	11.40	19.40
Przyjazd na Hel	12.40	20.40
Odjazd z Helu	14	21.30
Przyjazd Gdynia-dom kurac.	15	22.30
Gdynia-basen	15.30	23

Ceny biletów są zniżone i wynoszą 2,— złote w jedną stronę, a 3,— złote tam i z powrotem. Dla wycieczek składających się z 30 i więcej osób udziela się 25 % zniżki, ponad 100 osób 30 % zniżki, ponad 300 osób 40 % zniżki. Wycieczki winny być uprzednio zgłoszone.

Statek „Gdańsk" zostanie uruchomiony 20 czerwca.

Statek „Gdynia" uruchomiony będzie 1 lipca i posiadać będzie urządzenia sypialne. Będzie on w znacznej mierze przeznaczony dla osobowej komunikacji letniej z zagranicą.

Wizyta angielska w Gdyni. Na 11-go bieżącego miesiąca zapowiada się w Gdyni wizyta kilku angielskich łodzi podwodnych w towarzystwie statku-bazy.

Świąteczna pielgrzymka nad morze Polskie. Wycieczka złożona z 1 100 osób górnoślązaków płci obojga zwiedziła podczas świąt Gdynię i Hel. 5-go czerwca o g. 10-ej odbyła się uroczysta msza na pokładzie torpedowca Ślązak, poświęcenie i uroczyste podniesienie ozdobnej bandery, ofiarowanej torpedowcowi przez Górnośląski Oddział Ligi Morskiej i Rzecznej. Po zwiedzeniu portu wycieczka na pokładach statków Lwów (szkolny), Ursus, Hel i Pomorzanin udała się na morze, poza Hel i z powrotem. Nazajutrz wycieczka odjechała do Gdańska. Prócz tego były liczne wycieczki mniejsze związków i stowarzyszeń.

Budowa portu w Gdyni. Konsorcjum budowy portu przystąpiło do pogłębiania przy nowem nabrzeżu molo południowego do 8 metrów, gdyż istniejąca tu obecnie głębokość według ostatnich pomiarów 7—6 metrów może być niewystarczająca dla oczekiwanych tu większych statków.

Roboty portowe w Gdyni. Draga Gauda zakończyła 28-go maja pracę przy molo południowem zrefulowawszy całą przestrzeń byłego starego portu i rozpoczęła pracę przy nowem nabrzeżu w basenie. W ten sposób przybyło jeszcze jedno miejsce do ładowania. — Stara pasażerska przystań przy domu kuracyjnym obecnie jest fundamentalnie przerabiana przez warszawską firmę TOR pod kierownictwem Urzędu Mar. Handlowej. Roboty mają być wykończone w końcu b. miesiąca. Długość pomostu będzie — 265 metrów, szerokość 10 m., szerokość zaś przystani w końcowej części pomostu wyniesie 20 metrów. Głębokoć w tem miejscu będzie wynosić 5 metrów.

Oszczędność czasu przez ładowanie na holownik. Parowiec norweski Ara przywiózł do Gdyni drutu żelaznego 32 tony, lcz nie przybijał do nabrzeża i wyładowswzy drut na holownik Ursus z resztą ładunku (nie drutu) odpłynął do Gdańska. W ten sposób nie zajmował zbytecznie miejsca, potrzebnego dla intensywnego ładowania węgla.

Ruch portu Gdyni w maju. Ruch portu w maju prześcignął wszystkie poprzednie miesiące taksamo ustanowiono nowy rekord miesięczny ładowania węgla. — Zawinęły do portu 42 statki morskie o łącznej ładowności 36 740 ton rej. netto (40 parowców, 1 żagl. z motorem, 1 żaglowiec. Ze statków tych 38 zawinęły w stanie próżnym, jeden zawinął w maju trzykrotnie (parowiec Pologne), przywożąc 184 pasaż. 2 konie, 20 ton towaru, 1 przywiózł 32 t. drutu. — Co do narodowości statków na wejściu było:

polskich	5	z	5 582 t.
szwedzkich	17	z	11 292 t.
niemieckich	9	z	6 829 t.
francuskich	3	z	5 523 t.
łotewskich	3	z	3 273 t.
duńskich	3	z	2 501 t.
angielskich	1	z	1 183 t.
norweskich	1	z	557 t.
	42	z	36 740 t. r. n.

Odpłynęło z portu w maju 41 statków morskich (wszystkie parowce), o łącznej ładowności 33 800 ton rej netto. 39 statków wywiozły łącznie 74 229 ton węgla, w tej liczbie 3 611 ton węgla bunkrowego. Parowcem Pologne odjechało 555 pasażerów.

Piorun spalił statek. Nastąpiło tu nagłe ocieplenie, połączone z silnem wyładowaniem elektryczności atmosferycznej. W nocy na pierwszego czerwca uderzył piorun w statek drewniany szkuniec żaglowo-motorowy „Falke" na morzu koło Helu, w odległości 2—3 mil od brzegu. Statek się spalił. Rybacy helscy uratowali 5 osób załogi i podobno też część węgla, którego ładunek wiózł żaglowiec. Kadłub statku wyciągnięto na mieliznę.

Pożar na duńskim yachcie. Na przybyłym tu niedawno dwumasztowym yachcie duńskim Ingo w nocy na 6-go w motorowym przedziale wynikła eksplozja benzyny i począł się pożar. Po godzinie pracy, przy energicznej pomocy marynarzy wojennych pożar ugaszono. Właściciel yachtu, inż. Schulz otrzymał podczas eksplozji znaczne poparzenia twarzy i głowy. Również poparzył się jeden z marynarzy wojennych podczas gaszenia pożaru.

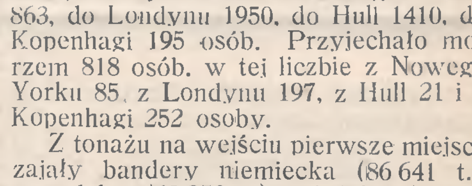
Regaty żaglowe Tczew-Gdynia. Na regatach Tczew-Gdynia w dniu 5-go czerwca, do których startowało w Tczewie 5 łodzi pierwszą przyszła do Gdyni jola żaglowa „Rusałka" harcerzy morskich z Poznania w znakomitym czasie 7 godz. 40 min.



Ruch portu gdańskiego w maju. Wysokość liczby tonażu na wejściu w maju trzymała się na poziomie kwietnia, przeładunek węgla natomiast nieco się jeszcze zwiększył. Zawinęło do portu w maju 631 statków morskich o łącznej ładowności 336 613 ton rej netto (w maju r. 1926 511 statków o ładowności 292 026 t. r. n.). Ilość statków z ładunkiem na wejściu zwiększyła się w stosunku do miesięcy poprzednich, wynosząc liczbę 318 statków. Na wyjściu na 618 statków z ładunkiem było 514. Ustanowiono na wyjściu nowy miesięczny rekord łaodwania węgla — 363 000 ton. Przeładunek rudy w imporcie i drzewa w eksporcie trzymał się na zwkyłym poziomie, wzrósł natomiast import pszenicy. W ruchu osobowym daje się zauważyć znaczne obniżenie w stosunku do kwietnia. Wyjechało morzem w maju, nie licząc żeglugi przybrzeżnej 4 690 osób, w tej liczbie do Nowego Yorku 863, do Londynu 1950, do Hull 1410, do Kopenhagi 195 osób. Przyjechało morzem 818 osób. w tej liczbie z Nowego Yorku 85, z Londynu 197, z Hull 21 i z Kopenhagi 252 osoby.

Z tonażu na wejściu pierwsze miejsca zajęły bandery niemiecka (86 641 t.), szwedzka (69 853 t.), duńska (57 781 t.), angielska (41 526 t.). Dalsze z kolei miejsca zajęły bandery norweska (19 743 t.), łotewska (14 872 t.), francuska (10 907 t.) gdańska (10 677 t.) i polska (10 398 t.). Znacznie mniejsze liczby wykazują bandery: holenderska, sowiecka, fińska, włoska, estońska, litewska i austrjacka, ta ostatnia służyła paru statkom do pokrycia jazdy „spirytusowej". — Udział bandery polskiej w ruchu Gdańska zmalał w stosunku do poprzednich miesięcy przez lepsze wykorzystanie przez nią Gdyni i Tczewa.

— Frachty w związku z otwarciem się wszystkich portów Bałtyku dość wydatnie się podniosły i wykazują w dalszym ciągu mocną i stałą tendencję zwyżkową, opartą na realnych podstawach zmniejszonej podaży tonażu i ogólnego ożywienia ruchu.



Zapowiadający się przyjazd „Gdańska" do Tczewa. Około 16 czerwca, po próbach, parowiec osobowy „Gdańsk" ma przybyć do Tczewa i 19 czerwca po

obejrzeniu przez mających w tym dniu przyjechać do Tczewa Ministrów nowych urządzeń portowych w Tczewie przewieźć przedstawicieli Rządu z otoczeniem, Wisłą Morska, przez Schiewenhorst, do Gdyni.

Skutki pogłębiania ujścia Wisły. Jeden z parowców Żeglugi Polskiej ma wejść dla ładowania węgla na Wisłę. Skuteczne pogłębianie ujścia Żywej Wisły pod Schiewenhorst umożliwić ma w najbliższych już dniach wprowadzenie na Wisłę przy ujściu jednego z 3 000 tonowych parowców Żeglugi Polskiej dla ładowania węgla z berlinek i opuszczenia rzeki przy zanurzeniu 19 stóp. Możliwe że nastąpi to już około 10-go czerwca.

Ruch portu tczewskiego w maju. Ruch portu na wyjściu w maju wyraził się liczbą 24 lichtug morskich (21 polskich, 3 niemieckich) o łącznej ładowności 8 905 ton rej. netto. Statki te wywiozły, łącznie z węglem bunkrowym dla holowników 18 720 tn węgla.

Nowiny żeglarskie.

Nowy ogień latarni Filsand (Estonia). Dotąd latarnia Filsand na zachodnim przylądku wyspy Ozylji miała ogień stały, który statki mylił, gdyż miano go nieraz za światło przejeżdżającego parowca. Nowy aparat z lampą żarową acetylenową o znacznej sile będzie dawał światło przerywane z dwuch krótkich błysków i jednego długiego. Ta grupa oznacza telegraficznie literę u., której morskie znaczenie jest: wasz kurs prowadzi was na niebezpieczeństwo, co w tym wypadku jest bardzo trafne.

Okręt bez dewjacji. Bezwzględnie amagnetyczny statek posiada departament ziemskiego magnetyzmu instytucji Carnegiego w Waszyngtonie. Nazywa się on Carnegie i służy dla badania kierunku i siły ziemskiego magnetyzmu na oceanach. Zbudowany został w Brooklynie w roku 1909 i według sprawozdania Hydrographic Review przebył do roku 1921 253 000 mil w 6-ciu podróżach. Statek ten jest uzbrojony jako żaglowiec z motorem pomocniczym, ma żagle szkuner-brygu i jest cały z drzewa. Części metalowe są z miedzi lub brązu, kotwice z brązu, motor 120-konny przeważnie z brązu. Statek ma wyporność 568 ton.

Awarja Baltannica. Znany nam dobrze parowiec anglo-bałtyckiej linji Baltannic w drodze z ładunkiem cukru z Londynu do Tallinnu natknął się w gęstej mgle na mieliznę przybrzeżną około Suropu. Statek utkwił przy niskim brzegu, ładunek zniszczony jest wodą. 3 parowce towarzystwa ratunkowego z Tallinnu pracują przy ściągnięciu statku z mielizny.

Kronika światowa
żeglugi i budowy okrętów
NORWEGJA.

Najnowsze pobory załóg okrętowych. Ostatnia taryfa wprowadzona została 26. 2. 1927 i ważna jest do 1 lutego 1928 r. Normy wynoszą w koronach norweskich: cieśla okrętowy 178, bosman 178, zawodowy marynarz 160, nowicjusz 85, chłopiec 6-, chłopiec pokładowy 45. — Motorzysta i donkeyman 178, kucharz 165, układacz 93, chłopiec maszynowy 40 koron miesięcznie. Pobory powyższe nie zawierają w sobie zaprowiantowania na statku.

Omijanie przylądków, latarń, przeszkód żeglugi na pożądanej odległości bez obliczeń na mapie.

Istnieje bardzo praktyczny mnemotechniczny sposób określenia kursu przy omijaniu przeszkód żeglugi bez posługiwania się mapą. Wystarczy wiedzieć tylko odległość od danej przeszkody (latarni), znaną wystarczająco dokładnie z przebytej drogi lub z innych danych.

Przypuśćmy iż się zbliżamy do latarni z odległości 15 mil morskich, chcemy ją natomiast ominąć na odległości 3-ch mil. Jaki kurs mamy sterować?

Prawidło pamięciowe każe pomnożyć liczbę mil pożądanego ominięcia przez 60 i rezultat podzielić przez odległość do latarni w milach morskich. W danym wypadku więc mnożymy 3 przez 60 i dzielimy przez 15. Otrzymujemy kurs w stosunku do namiernej (pelengu) na latarnię 12 stopni.

Przy zbliżaniu się dalszem do przeszkody należy, oczywiście, namierzać latarnię pod corazto większym kątem do kursu. Nowe obliczenia czynić należy tem częściej im bliżsi jesteśmy mijania. Przy szybkości 10 węzłów należy już przy odległości 15 mil od latarni zmieniać namierną co kwadrans, później zaś co 10 i 5 minut. Chwila mijania najlepiej określa się według zapamiętanego z mapy stosunku pozycyj statku i latarni w momencie największego zbliżenia się kursu statku do latarni.

C. HARTWIG T. A.
ODDZIAŁ GDAŃSKI
Ekspedycja, Żegluga, Asekuracja, Clenie, Inkaso, Własne Składy:
Pfefferstadt 1.
BIURA: Nowy-Port, Weichselbahnhof i Holm.



Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norwęski, pol. — polski szw. — szwecki.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m^3).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.

26 maja:
szw. par. Edvard 734 t. do Landskrony.

27 maja:
szw. par. Gustafsberg 775 do Gustafsbergu,
szw. par. Cecil 776 do Halmstadu,
szw. par. Karin 246 do Malmö.

28 maja:
ang. par. Sheaf Arrow 1 183 do Göteborga.

29 maja:
niem. par. Selma 1 222 do Assensu,
niem. par. Tip 766 do Assensu.

30 maja:
szw. par. Ymer 602 do Malmö.

31 maja:
pol. par. **Katowice** 1 108 do Halmstadu.

Statki powyższe wywiozły łącznie 17 268 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port tczewski.

27 maja:
pol. licht. **Benek** 369 i niem. licht. D. W. 701 382 do Aarhus.

29 maja:
pol. licht. **Alek** 361 do Helsingborga.

30 maja:
pol. licht. **Franek** 382 do Helsingborga,
pol. licht. **Felek** 382 do Göteborga.

1 czerwca:
pol. licht. **Antek** 370 i pol. licht. **Wojtek** 377 do Oxelösundu.

Statki powyższe wywiozły łącznie 4 540 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.

27 maja:
szw. par. Camelia 1 109 do Sztokholmu,
niem. par. Marianne 472 do Göteborga,
est. żagl. z mot. Mentor 280 do Ystadu,
szw. par. Edda 501 do Sandö,
niem. par. Eduard 574 do Fredericji,

28 maja:
fr. par. Jeannine 1 241 do St. Malo,
gd. par. Ed. Bosselmann 291 do Kłajpedy,
szw. par. Pan 658 do Karlskrony,
szw. licht. Hallsta III 473 do Karlshamnu,
szw. par. Gusten 354 do Ystadu,
łot. par. Viesturs 339 do Kopenhagi,
duń. par. Tiber 823 do Malmö.

29 maja:
duń. żagl. z mot. Maagen 97 do Helsingöru,
szw. żagl. z mot. Elin 69 do Landskrony,
szw. par. Elsie 840 do Sztokholmu,
szw. par. Skartho 36 do Ystadu,
szw. par. Robur 577 do Karlskrony.

30 maja:
szw. par. Marta 203 do Malmö.

duń. mot. Virginia 364 do Karlskrony.
duń. żagl. Jon 76 do Röne,
szw. par. Gylsboda 135 do Oslo.
norw. par. Jernland 758 do Stavangeru,
szw. par. Albert 182 do Malmö,
niem. żagl. z mot. Frida 47 do Odense,
szw. żagl. z mot. Ingegerd 80 do Sztokholmu,
niem. par. Käthe 693 do Rygi.
niem. par. W. C. Frohne 189 do Karbäksmünde,
niem. par. Gisela Schröder 522 do Kalundborga.
31 maja:
niem. par. Heinz Ferdinand 538 do Husum,
niem. żagl. z mot. Frida 62 do Rudkjöbingu.
szw. par. Ture 295 do Hudiksvallu.
duń. żagl. z mot. Charlotte 56 do Svendborga,
ang. par. Sheaf-Brook 1 344 do Gefle.
duń. par. z mot. Energie 95 do Bornholmu,
szw. żagl. z mot. Marvenon 54 do Norrehamnu,
niem. żagl. z mot. Falke 53 do Korsöru,
norw. par. Karmt 925 do Arendalu.
gd. par. F. G. Reinhold 706 do Nantes.
1 czerwca:
duń. żagl. z mot. Fyn 54 do Sartsborga,
szw. par. Nordöst 628 do Göteborga,
łot. par. Kuldiga 1 187 do Rygi,
ang. par. Crofter 276 do Koldingu.
łot. par. Sigulda 1 260 do Rygi,
szw. par. Anna 714 do Rouen.
2 czerwca:
szw. par. Oskar 976 do Sztokholmu,
niem. par. Moskau 365 do Svendborga,
norw. par. Steinmann 262 do Darnleby
szw. par. Acazia 848 do Kopenhagi,
szw. par. Hanna 271 do Norrköpingu,
łot. par. Lichams 1680 do Rygi.
Statki powyższe wywiozły łącznie 57 400 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.

27 maja:
niem. par. Glückauf 670 do Tynedocku,
pol. par. **Toruń** 1 122 do Gandawy.
28 maja:
niem. par. Weser 290 do Dowru.
szw par. Rurik 253 do Sztokholmu.
norw. p. Luksefjell 852 do Manchesteru,
niem. par. Energie 534 do Antwerpji.
29 maja:
ang. par. Shuna 953 do Liverpoolu,
duń. par. Skinfaxe 1 014 do Grimsby.
30 maja:
niem. par. Rita Larssen 295 do Grimsby,
niem. par. Elsfleth 976 do Ramsgate.
31 maja:
lit. żagl. Sturmvogel 82 do Szczecina,
duń. par. Tarnborg 772 do Hull,
duń. par. Wiborg 1 188 do Manchesteru,
duń. par. Bogö 728 do Londynu,
niem. par. Gotenburg 196 do Lubeki.
1 czerwca:
duń. par. Tiber 834 do Bordeaux.
2 czerwca:
norw. par. Havnoy 460 do Londynu.
norw. par. Rosafred 353 do Tynedocku,
duń. par. Lilleborg 861 do Kardyfu,
niem. p. Grimgerde 406 do Rotterdamu,
ang. par. Tosto 1 028 do Newcastle.
Statki powyższe wywiozły łącznie 63 200 m³ drzewa.

Wywóz polskiego cukru przez port gdański.

28 maja:
szw. mot. Alca 290 do Landskrony,
szw. mot. Fringilla 226 do Landskrony.
Statki powyższe wywiozły łącznie 1 000 ton cukru.

Wwóz nawozów sztucznych przez port gdański.

29 maja:
pol. par. **Wilno** 1 122 z Antwerpji.
31 maja:
niem. par. Fortuna ze Stratoni,
szw. par. Oxelösund 3 129 z Tampy.
Statki powyższe wywiozły łącznie 13 500 ton fosfatów.

Wwóz rudy i pirytu przez port gdański.

27 maja:
szw. par. Merta 202 z Köpingu.
Statek powyższy przywiózł 450 ton rudy.

Wwóz żelastwa i żelaza przez port gdański.

27 maja:
duń. par. Kaiserinde Dagmar 987 z Dublinu.
28 maja:
niem. żagl. Anna 66 do Helsingborga,
niem. par. Cereal 310 z Hamburga,
ang. par. Wynding 666 z Gefle,
niem. żagl. z mot. Frida 57 z Naestwigu,
szw. żagl. Capella 67 z Landskrony,
ang. par. Ipeme z Dowru,
szw. żagl .Anna 44 z Malmö.
29 maja:
niem. par. Marta 356 z Lndynu,
duń. par. Nord 283 z Aarhus.
30 maja:
duń. żagl. z mot. Erna 56 z Haderslevn.
31 maja:
szw. par. Ransaeper 147 z Christinehamnu.
1 czerwca:
duń. żagl. z mot. Kastor 58 z Göteborga.
2 czerwca:
szw. żagl. z mot. Roma 77 z Sztokholmu.
Statki powyższe wywiozły łącznie 8 600 ton żelastwa.

„Hotel Centralny"

Tel. 16 **Tczew, Rynek 2.** Tel. 16.
właśc. Stanisław Klarowski

Wyborna kuchnia.
Stare wina.

Rzetelna obsługa! **Rzetelna obsługa!**
Centralne ogrzewanie.

Wyszedł z druku praktyczny i dogodny w użyciu

kalendarz leśny na rok 1927.

pod tytułem

„DARZ BÓR"

nakładem
„PRZEGLĄDU LEŚNICZEGO I RYNKU DRZEWNEGO"
T. z o. p.

Kalendarz ten, formatu kieszonkowego, oprócz ogólno kalendarzowej części, zawiera wszelkie dla leśnika i myśliwego niezbędne wskazówki, różne informacje, tabele, obliczenia, formułki i t. d. oraz notatnik.

CENA w płóciennej trwałej oprawie wynosi 4,25 zł oprócz kosztów przesyłki.

— Zamówienia przyjmuje —

Administracja „Przeglądu Leśniczego i Rynku Drzewnego"
Poznań — Wielkie Garbary 20.

TOWARZYSTWO ŻEGLUGI MORSKIEJ
ŻEGLUGA WISŁA — BAŁTYK
w Tczewie

Vistula Baltic Navigation Co Ltd.
Tczew — Poland.

Własny tabor morski w ilości 6 holowników morskich i 14 lichtug morskich o ogólnej nośności 10.500 DW.

Własne urządzenia morsko — portowe w Tczewie.

TCZEW, ul. Sambora 14.

Ruch okrętów przewidywany.

Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Do Gdyni zawinął, zawinie — data	skąd	Z Gdyni odpłynie — dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okrętowe
22. 5.	z Le Havre	do Le Havre	24. 6.	S. S. Pologne	Cie Generale
6. 7.	„ „	„ „	8. 7.	De la Salle	Transatlantique

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Do Gdańska zawinął, zawinie — data	skąd	Z Gdańska odpłynie — dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
5. 6.	z Nowego Jorku	do Nowego Jorku	14. 6.	Estonia	Baltic America Line
26. 6.	„ „	„ „	2. 7.	Lituania	„
14. 6.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	14. 6.	Baltara	Un. Baltic Corp.
12. 6.	„ „	„ „	12. 6.	Baltriger	„
9. 6.	„ „	„ Londynu	10. 6.	Orlando	Ellerman i Wilson
7. 6.	„ Hull	„ Hull	10. 6.	Kovno	„
14. 6.	„ Londynu	„ Londynu	17. 6.	Smolensk	„
14. 6.	„ Hull	„ Hull	17. 6.	Kolpino	„
21. 6.	„ Londynu	„ Londynu	24. 6.	Tasso	„
21. 6.	„ Hull	„ Hull	24. 6.	Kovno	„

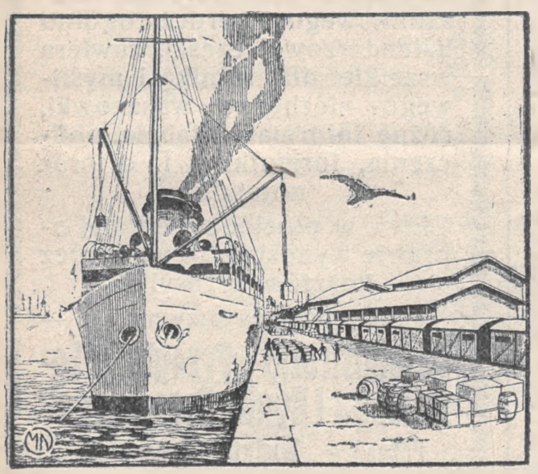
Na wsi i w mieście wszyscy abonują

ILUSTROWANY Kurjer Pomorski.

Najtańsze i najlepsze pismo codzienne na Pomorzu.

Redakcja i Administracja
Starogard, Rynek 23.

W Gdańsku Żeglarza Polskiego czytać można w kawiarniach:
„Elite“, Holzmarkt 11, telefon 6888.
„Elite“, Jopengasse 23.



COMPAGNIE BELGE

D'ENTREPOTS MARITIMES ET DE TRANSPORTS

Biuro centralne

B R U K S E L A

Avenue d'Anderghem 322
tel. 353 - 20

Adres telegraficzny: „COMTELEDOC - BRUXELLES“.

Składy wolnocłowe drzewne

A N T W E R P J A

— Basen No. 101 —
- tel. 506 — 09 -

DEPARTAMENT I. Eksport drzewa z Polski.
Przechowywanie drzewa na składzie.
Wyładowywanie statków z drzewem. Formalności cłowe.

DEPARTAMENT II. Ajencja morska.
Załatwianie formalności portowych we wszystkich portach belgijskich.
Frachtowanie statków.

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski“. Odbito w drukarni „Pielgrzyma“ w Pelplinie.